

## **КАРПЕНКО Г. Л.**

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права,  
кандидат юридичних наук, доцент

### **ЗАСТОСУВАННЯ ПІДХОДУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ПРОЦЕСІ СТВОРЕННЯ «ЄДИНОГО ВІКНА» ТА СИСТЕМИ ПОРТОВОГО СПІВТОВАРИСТВА В УКРАЇНІ**

Державно-приватне партнерство (ДПП) є новою моделлю, за допомогою якої уряд і приватний сектор можуть співпрацювати у довгострокових відносинах, щоб забезпечити важливі державні послуги. ДПП сьогодні широко застосовується у світі у сферах транспорту, енергетики, телекомунікацій, охорони здоров'я та освіти. Завдання, які стоять перед урядами для реалізації ДПП, були виявлені ЄЕК ООН кілька років тому, і в рамках підтримки були розроблені сім принципів належного врядування у ДПП (ЄЕК ООН, 2008). Цей документ детально розглядає сім принципів, які містяться у керівництві ЄЕК ООН щодо належного управління в державно-приватному партнерстві. ДПП можна використовувати в подальшому розвитку системи портового співтовариства (СПС) — локальне «єдине вікно» (ЄВ), яке вже створено у портах Одеського регіону. Система портового співтовариства в Одесі побудована й експлуатується приватним бізнесом. Цей документ і принципи ДПП можна використовувати і при наступних кроках у створенні «єдиного вікна» в Україні: морського або транспортного ЄВ або в певний момент у майбутньому — національного, митного ЄВ. Оскільки в умовах ДПП держава укладає контракт з приватним сектором, який приносить капітали і можливості виконання проєктів у строк і в рамках бюджету, але державний сектор продовжує нести відповідальність за надання якісних послуг населенню, то можна розглядати ДПП як належний інструмент для впровадження інструментів спрощення процедур торгівлі, таких, як «єдине вікно».

Міжнародна асоціація систем портового співтовариства (IPCSA) визначає ІСПС як нейтральну і відкриту електронну платформу, яка дає розумний і безпечний обмін інформацією між державними та приватними заінтересованими сторонами для підвищення ефективності та конкурентоздатності у портових та аеропортових спільнотах. Документи та інформація можуть бути пов'язані електронним способом для кращої і швидшої координації серед усіх цих заінтересованих сторін у портовому співтоваристві. Портове ЄВ зазвичай підключається до системи електронного митного декларування та інших регулюючих органів. Система повинна оптимізувати, керувати й автоматизувати портові та логістичні процедури за допомогою одноразового представлення даних і підключення транспортних і логістичних ланцюжків.

Використання ДПП для СПС та ЄВ було успішним в багатьох випадках по всьому світу, також як і проекти ДПП, зосереджені на розвитку інфраструктури в портах. Однак, є конкретні проблеми у випадках побудови різних форм ЄВ на умовах ДПП, які мають бути вивчені й розглянуті. Дуже важливо ще на початковому етапі зібрати і представити зацікавленим сторонам різні приклади успішного здійснення подібних проектів. Це додасть упевненості державному і приватному секторам в розвитку ДПП для створення ЄВ як в Україні, так і в інших країнах.

ІСПС вже створена в портах Одеського регіону шляхом залучення приватних інвестицій експедиторської організації. Оператором ІСПС є приватна компанія. Приватний сектор в Україні добровільно прийняв пораду ЄЕК ООН розробити ІСПС в Одесі як інструмент спрощення процедур торгівлі в якості пілотного проекту, який може послужити прикладом для секторального (морського або транспортного) та/або національного ЄВ, заснованого на оформленні митних формальностей. По-перше, ІСПС була створена на замовлення Одеського порту. Потім був підписаний Меморандум про взаєморозуміння з сусіднім портом Іллічівська, з тим, щоб розвинути таку систему в цьому порту, а також у порту «Південний», «сухому порту» Одеси та річковому порту міста Рені (на річці Дунай), створюючи тим самим ключову ланку у потоках торгової інформації між морським і річковим транспортом. Інвестиції були приватними, але здійснювалися під контролем комерційного відділу Одеського морського торгового порту.

Винятково важливо із самого початку розробити, погодити між державними та приватними заінтересованими сторонами, а потім упровадити бізнес-план, що включає аналіз витрат і вигод, джерела початкових інвестицій, їх відшкодування, спосіб фінансування підтримки системи (чи буде вона на основі оплати послуг), спосіб розподілу власності і доходів від функціонування системи тощо.

Наступним планованим кроком в Україні є створення морського або транспортного ЄВ, що охоплює всі порти і різні види транспорту в країні. На цій другій стадії розробки концепції ЄВ в Україні видається, що модель ДПП слід розглядати набагато серйозніше, ніж на рівні ІСПС. На цьому новому рівні (цілого сектора економіки — морського транспорту або навіть цілого транспортного сектору) важливо зберегти державний сектор у загальній картині, щоб уникнути ризиків створення монополії та надмірної концентрації основних функцій державних установ у приватних руках.

В Україні були зроблені перші кроки для створення такого механізму. Адміністрація морських портів України під егідою Міністерства інфраструктури зробила перші кроки до створення морського ЄВ, дотримуючись ідеї Директиви 2010/65/EU Євросоюзу про формальності очищення суден, що прибувають до і/або відбувають з портів. Директива,

що виконується Генеральним директором Європейської комісії, який займається мобільністю (GD MOVE), передбачає створення мережі «національних» (морських) ЄВ в Євросоюзі. Насправді, деякі країни, в тому числі й Україна, можуть зосередитися на побудові ЄВ на всьому транспортному секторі, використовуючи ДПП. Використання досвіду і програмного забезпечення ІСПС в Одесі може стати відмінною основою для побудови морського або транспортного ЄВ на основі однієї з моделей ДПП [1].

### *Список використаних джерел*

1. Хамилтон Дж., Апостолов М., Таршис П., Титаренко С. Принципи застосування приватного партнерства у процесі створення «єдиного вікна» та системи портового співтовариства в Україні / Транспорт № 1 (847) від 15.01.2015.

### **СЕРГІЙЧИК В. О.**

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права,  
кандидат юридичних наук, доцент

## **ОСНОВНІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АКТИ У СФЕРІ ОХОРОНИ ТА ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА**

Важливою міжнародною угодою є **конвенція ООН 1982 р.** з морського права («Хартія морів»), в обговоренні якої брало участь 156 країн, 20 міжурядових і понад 60 неурядових міжнародних організацій. За цією конвенцією держави, які підписали угоду, мають зберігати морське середовище та захищати його від забруднення. Це стосується всіх джерел забруднень незалежно від того, де вони розташовані — на суші або морі. З метою запобігання забруднення морського середовища з джерел, що розташовані на суші, держави зобов'язувалися розвивати своє національне господарство з урахуванням міжнародних стандартів і правил. Аналогічні вимоги поширюються і на морські судна, які плавають під прапорами цих країн.

Для захисту економічних інтересів прибережних держав конвенцією 1982 р. передбачено встановлення в Світовому океані 200-мильних економічних зон. Цим державам надано право на розвідку, розробку та збереження природних ресурсів, які належать до живої та неживої природи, зокрема тих, що знаходяться на дні, в надрах і водах океану, а також право на управління цими ресурсами. Положення конвенції регулюють експлуатацію окремих видів живих ресурсів у економічній зоні.